

IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

IN RE APPLICATION OF: Norihiro YAMAMURA, et al.

GAU:

SERIAL NO: New Application

EXAMINER:

FILED: Herewith

FOR: LUBRICATING STRUCTURE OF FRICTION ENGAGING DEVICE

REQUEST FOR PRIORITY

COMMISSIONER FOR PATENTS
ALEXANDRIA, VIRGINIA 22313

SIR:

Full benefit of the filing date of U.S. Application Serial Number , filed , is claimed pursuant to the provisions of 35 U.S.C. §120.

Full benefit of the filing date(s) of U.S. Provisional Application(s) is claimed pursuant to the provisions of 35 U.S.C. §119(e): Application No. Date Filed

Applicants claim any right to priority from any earlier filed applications to which they may be entitled pursuant to the provisions of 35 U.S.C. §119, as noted below.

In the matter of the above-identified application for patent, notice is hereby given that the applicants claim as priority:

<u>COUNTRY</u>	<u>APPLICATION NUMBER</u>	<u>MONTH/DAY/YEAR</u>
Japan	2003-037378	February 14, 2003

Certified copies of the corresponding Convention Application(s)

are submitted herewith

will be submitted prior to payment of the Final Fee

were filed in prior application Serial No. filed

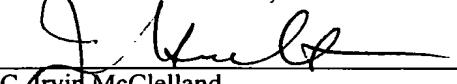
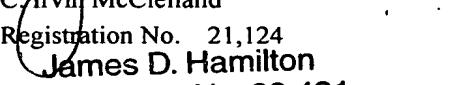
were submitted to the International Bureau in PCT Application Number
Receipt of the certified copies by the International Bureau in a timely manner under PCT Rule 17.1(a) has been acknowledged as evidenced by the attached PCT/IB/304.

(A) Application Serial No.(s) were filed in prior application Serial No. filed ; and

(B) Application Serial No.(s)
 are submitted herewith
 will be submitted prior to payment of the Final Fee

Respectfully Submitted,

OBLON, SPIVAK, McCLELLAND,
MAIER & NEUSTADT, P.C.


C. Irvin McClelland
Registration No. 21,124

James D. Hamilton
Registration No. 28,421

Customer Number

22850

Tel. (703) 413-3000
Fax. (703) 413-2220
(OSMMN 05/03)

日本国特許庁
JAPAN PATENT OFFICE

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office

出願年月日

Date of Application: 2003年 2月 14日

出願番号

Application Number: 特願 2003-037378

[ST.10/C]:

[J P 2003-037378]

出願人

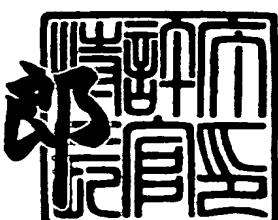
Applicant(s): トヨタ自動車株式会社

TSN 03-265
TSN 02-10185
E146

2003年 6月 27日

特許庁長官
Commissioner,
Japan Patent Office

太田 信一



出証番号 出証特 2003-3051062

【書類名】 特許願
 【整理番号】 TSN0210185
 【あて先】 特許庁長官殿
 【国際特許分類】 F16H 57/04
 F16H 57/08

【発明者】

【住所又は居所】 愛知県豊田市トヨタ町1番地 トヨタ自動車株式会社内
 【氏名】 山村 憲弘

【発明者】

【住所又は居所】 愛知県豊田市トヨタ町1番地 トヨタ自動車株式会社内
 【氏名】 安田 勇治

【発明者】

【住所又は居所】 愛知県豊田市トヨタ町1番地 トヨタ自動車株式会社内
 【氏名】 大西 博文

【特許出願人】

【識別番号】 000003207
 【氏名又は名称】 トヨタ自動車株式会社

【代理人】

【識別番号】 100085361

【弁理士】

【氏名又は名称】 池田 治幸

【手数料の表示】

【予納台帳番号】 008268
 【納付金額】 21,000円

【提出物件の目録】

【物件名】 明細書 1
 【物件名】 図面 1
 【物件名】 要約書 1
 【包括委任状番号】 0212036

特2003-037378

【ブルーフの要否】 要

【書類名】 明細書

【発明の名称】 摩擦係合装置の潤滑構造

【特許請求の範囲】

【請求項1】 円筒形状の回転ドラムの外周側に摩擦部材が設けられ、該摩擦部材を介して該回転ドラムと所定の連結部材とが係合、解放される一方、該回転ドラムの内周側にリングギヤがスプライン嵌合され且つ該回転ドラムに一体に設けられた内向きフランジに当接する状態で位置決めされている摩擦係合装置において、前記摩擦部材を潤滑するための潤滑構造であって、

前記リングギヤと前記内向きフランジとの間に設けられ、内周側の潤滑油を遠心力により該リングギヤと前記回転ドラムとのスプライン嵌合部へ導く遠心油路と、

前記回転ドラムに設けられ、前記スプライン嵌合部へ流入した潤滑油を前記摩擦部材が配設された外周側へ流出させる複数の貫通穴と、

を有することを特徴とする摩擦係合装置の潤滑構造。

【請求項2】 前記遠心油路は、前記リングギヤの端面または前記内向きフランジに放射状に設けられた複数の径方向溝で、

前記スプライン嵌合部のうち前記径方向溝の外周側端部と一致する部分は、他の部分に比較してスプライン歯の歯面隙間が大きくされ、前記潤滑油を軸方向へ流して前記貫通穴へ導く軸方向油路が設けられている

ことを特徴とする請求項1に記載の摩擦係合装置の潤滑構造。

【請求項3】 前記軸方向油路は、軸方向において前記貫通穴に達する位置まで設けられ、該貫通穴より先では前記歯面隙間が他の部分と同じである

ことを特徴とする請求項2に記載の摩擦係合装置の潤滑構造。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】

本発明はクラッチやブレーキ等の摩擦係合装置に係り、特に、摩擦部材を潤滑するための潤滑構造に関するものである。

【0002】

【従来の技術】

円筒形状の回転ドラムの外周側に摩擦部材が設けられ、その摩擦部材を介してその回転ドラムと所定の連結部材とが係合、解放される摩擦係合装置、例えば多板式のクラッチやブレーキ、ベルトブレーキ、一方向クラッチなどが、車両用自動变速機等の動力伝達装置に広く用いられている。例えば特許文献1～3に記載の動力伝達装置はその一例で、特許文献1では回転ドラムに貫通穴が設けられ、内周側の潤滑油を遠心力によりその貫通穴から外周側へ流出させて摩擦部材を潤滑するようになっている。

【0003】

【特許文献1】

特開平4-69412号公報

【特許文献2】

特開平7-243500号公報

【特許文献3】

特開2002-161973号公報

【0004】

【発明が解決しようとする課題】

ところで、動力伝達装置のコンパクト化などを目的として、前記回転ドラムの内周側に例えば遊星歯車装置のリングギヤをスプライン嵌合し、且つその回転ドラムに一体に設けられた内向きフランジに当接する状態でスナップリング等により位置決めすることが考えられるが、このように回転ドラムの内側にリングギヤを設けると、回転ドラムに貫通穴を開けても外周側の摩擦部材に対して潤滑油を十分に供給できなくなる。リングギヤにも貫通穴を開けることが考えられるが、強度が損なわれる可能性がある。

【0005】

本発明は以上の事情を背景として為されたもので、その目的とするところは、回転ドラムの内周側にリングギヤが設けられる場合でも、そのリングギヤに穴を開けることなく回転ドラムの外周側の摩擦部材に対して十分な量の潤滑油を供給できるようにすることにある。

【0006】

【課題を解決するための手段】

かかる目的を達成するために、第1発明は、円筒形状の回転ドラムの外周側に摩擦部材が設けられ、その摩擦部材を介してその回転ドラムと所定の連結部材とが係合、解放される一方、その回転ドラムの内周側にリングギヤがスプライン嵌合され且つその回転ドラムに一体に設けられた内向きフランジに当接する状態で位置決めされている摩擦係合装置において、前記摩擦部材を潤滑するための潤滑構造であって、(a) 前記リングギヤと前記内向きフランジとの間に設けられ、内周側の潤滑油を遠心力によりそのリングギヤと前記回転ドラムとのスプライン嵌合部へ導く遠心油路と、(b) 前記回転ドラムに設けられ、前記スプライン嵌合部へ流入した潤滑油を前記摩擦部材が配設された外周側へ流出させる複数の貫通穴と、を有することを特徴とする。

【0007】

第2発明は、第1発明の摩擦係合装置の潤滑構造において、(a) 前記遠心油路は、前記リングギヤの端面または前記内向きフランジに放射状に設けられた複数の径方向溝で、(b) 前記スプライン嵌合部のうち前記径方向溝の外周側端部と一致する部分は、他の部分に比較してスプライン歯の歯面隙間が大きくされ、前記潤滑油を軸方向へ流して前記貫通穴へ導く軸方向油路が設けられていることを特徴とする。

【0008】

第3発明は、第2発明の摩擦係合装置の潤滑構造において、前記軸方向油路は、軸方向において前記貫通穴に達する位置まで設けられ、その貫通穴より先では前記歯面隙間が他の部分と同じであることを特徴とする。

【0009】

【発明の効果】

このような摩擦係合装置の潤滑構造においては、リングギヤと内向きフランジとの間に遠心油路が設けられ、内周側の潤滑油を遠心力によりそのリングギヤと回転ドラムとのスプライン嵌合部へ導くとともに、回転ドラムに設けられた貫通穴から外周側へ流出させるため、リングギヤに穴を開けることなく回転ドラムの

外周側の摩擦部材に対して十分な量の潤滑油を供給することができる。

【0010】

第2発明では、上記遠心油路としてリングギヤの端面または内向きフランジに複数の径方向溝が放射状に設けられるとともに、スプライン嵌合部のうちその径方向溝の外周側端部と一致する部分では、スプライン歯の歯面隙間が他の部分より大きくされることによって軸方向油路が設けられ、潤滑油を貫通穴へ導くようになっているため、潤滑油が効率良く摩擦部材に供給される。

【0011】

第3発明では、上記軸方向油路が貫通穴に達する位置まで設けられ、その貫通穴より先では歯面隙間が他の部分と同じとされているため、貫通穴部分で潤滑油が行き止まりになり、その貫通穴から潤滑油が流出して更に効率良く摩擦部材に供給される。また、スプライン歯の除去などによって形成される軸方向油路（歯面隙間）が部分的に設けられるだけであるため、軸方向の全域に亘って歯面隙間を拡大する場合に比較して、トルク伝達時の面圧増加が抑制されるとともに、切削などによる後加工で歯面隙間を拡大する場合には、その後加工に要するコストが低減される利点がある。

【0012】

【発明の実施の形態】

本発明は、車両用自動変速機等の動力伝達装置の摩擦式クラッチやブレーキ等の潤滑構造に好適に適用されるが、車両用以外の動力伝達装置等に用いられる摩擦係合装置の潤滑構造にも適用され得る。

【0013】

摩擦係合装置は、例えば回転ドラムの外周側に同心に円筒形状の連結部材が相対回転可能に配設され、その連結部材の内側に多数の内向摩擦板が相対回転不能に配設されるとともに、回転ドラムの外側に多数の外向摩擦板が相対回転不能に配設され、それ等の内向摩擦板および外向摩擦板が交互に位置して油圧シリンダなどで挾圧されることにより、回転ドラムと連結部材とが連結（スリップ状態であっても良い）される多板式摩擦係合装置であるが、単板式の摩擦係合装置であっても良いなど、摩擦部材は種々の態様が可能である。連結部材は、ケース等の

位置固定の部材であっても良いし、回転可能に設けられた回転部材でも良い。

【0014】

回転ドラムの内周側にスプライン嵌合されるリングギヤは、例えば遊星歯車装置のリングギヤで、潤滑油は、例えば中心部に配設された軸部材や遊星歯車装置のピニオン軸などから吐出され、回転ドラムの内周側にスプライン嵌合されたりングギヤの噛合歯を潤滑した後、遠心力により更に外周側へ流動して遠心油路内へ導かれるように構成される。

【0015】

遠心油路は、例えば第2発明のように放射状の径方向溝によって構成されるが、リングギヤの端面或いは内向きフランジに複数の突起を設けて、それ等の間に隙間を形成し、その隙間を遠心油路として用いることもできる。突起を溶接固定すれば、リングギヤを位置決めするスナップリングなどが不要になる。

【0016】

第2発明の放射状の径方向溝は、リングギヤおよび内向きフランジの何れか一方に設ければ良いが、その両方に設けることもできる。径方向溝は、例えば法線方向へ直線状に設けられるが、径方向成分を含んで設けられれば良く、周方向へ傾斜させたり渦巻きのように円弧形状に形成したりするなど種々の態様が可能である。

【0017】

第2発明の軸方向油路（歯面隙間）は、例えばスプライン歯を切り欠くことによって形成できるが、スプライン溝を深くして軸方向油路を形成することも可能である。スプライン歯の切欠は、完全に除去する場合の他、単に高さを低くするだけでも良く、その高さ寸法やスプライン溝の深さ寸法を適当に設定することにより、潤滑油量を調整することもできる。なお、回転ドラムおよびリングギヤの何れのスプラインを変形しても良く、両方を変形することも可能である。

【0018】

第2発明では、遠心油路としての径方向溝に対応して軸方向油路が設けられるが、第1発明の実施に際しては、回転ドラムとリングギヤとのスプライン嵌合部の全周に元々存在する歯面隙間から潤滑油を貫通穴へ流通させるだけでも良い。

また、スプライン嵌合部の全周に亘ってスプライン歯の高さを低くしたりスプライン溝の溝深さを大きくしたりすることにより、積極的に歯面隙間を拡大したり、その歯面隙間を流通する潤滑油量を調整したりすることもできる。

【0019】

第3発明では、切削などによる後加工で部分的に歯面隙間を拡大することができるが、スプラインを転造加工等で成形する場合には、その転造工具等の成形面を部分的に変形しておくことにより、始めから部分的に大きな歯面隙間が設けられるようにすることも可能で、結果的に歯面隙間が部分的に拡大されて軸方向油路が設けられれば良い。

【0020】

第3発明では、例えばリングギヤのスプライン歯が貫通穴部分まで切り欠かれるとともに、貫通穴より先ではそのスプライン歯が残されることによって軸方向油路が形成されるが、回転ドラムのスプライン溝を部分的に深くして軸方向油路を形成することもできるなど、種々の態様が可能である。

【0021】

【実施例】

以下、本発明の実施例を図面に基づいて詳細に説明する。

図1は、FF（フロントエンジン・フロントドライブ）車両などの横置き型の車両用駆動装置の骨子図で、燃料の燃焼で動力を発生するガソリンエンジン等のエンジン10の出力は、トルクコンバータ12、自動変速機14、差動歯車装置16を経て図示しない駆動輪（前輪）へ伝達されるようになっている。トルクコンバータ12は、エンジン10のクランク軸18と連結されているポンプ翼車20と、自動変速機14の入力軸22に連結されたタービン翼車24と、一方向クラッチ26を介して非回転部材であるケース28に固定されたステータ30と、図示しないダンパを介してクランク軸18と入力軸22とを直結するロックアップクラッチ32とを備えており、ロックアップクラッチ32は、係合側油室と解放側油室の流体の差圧によって摩擦係合させられる油圧式摩擦係合装置である。ポンプ翼車20にはギヤポンプ等の機械式のオイルポンプ21が連結されており、エンジン10によりポンプ翼車20と共に回転駆動されて変速用や潤滑用など

の油圧を発生するようになっている。上記エンジン10は走行用の駆動力源で、トルクコンバータ12は流体式動力伝達装置で、自動変速機14は動力伝達装置である。

【0022】

自動変速機14は、入力軸22と同軸に配設されるとともにキャリアとリングギヤとがそれぞれ相互に連結されることにより所謂CR-CR結合の遊星歯車機構を構成するシングルピニオン型の一対の第1遊星歯車装置40および第2遊星歯車装置42と、前記入力軸22と平行なカウンタ軸44と同軸に配置された1組の第3遊星歯車装置46と、そのカウンタ軸44の軸端に固定されて差動歯車装置16と噛み合う出力ギヤ48とを備えている。上記遊星歯車装置40, 42, 46の各構成要素すなわちサンギヤ、リングギヤ、それらに噛み合う遊星ギヤを回転可能に支持するキャリアは、4つのクラッチC0、C1、C2、C3によって相互に或いは入力軸22に選択的に連結され、3つのブレーキB1、B2、B3によって非回転部材であるケース28に選択的に連結されるようになっている。また、2つの一方向クラッチF1、F2によってその回転方向により相互に若しくはケース28と係合させられるようになっている。なお、差動歯車装置16は軸線（車軸）に対して対称的に構成されているため、下側を省略して示してある。

【0023】

上記入力軸22と同軸上に配置された一対の第1遊星歯車装置40、第2遊星歯車装置42、クラッチC0、C1、C2、ブレーキB1、B2、および一方向クラッチF1により前進4段且つ後進1段の主変速部MGが構成され、上記カウンタ軸44上に配置された1組の遊星歯車装置46、クラッチC3、ブレーキB3、一方向クラッチF2によって副変速部すなわちアンダードライブ部U/Dが構成されている。主変速部MGにおいては、入力軸22はクラッチC0、C1、C2を介して第2遊星歯車装置42のキャリアK2、第1遊星歯車装置40のサンギヤS1、第2遊星歯車装置42のサンギヤS2にそれぞれ連結されている。第1遊星歯車装置40のリングギヤR1と第2遊星歯車装置42のキャリアK2との間、第2遊星歯車装置42のリングギヤR2と第1遊星歯車装置40のキャ

リアK1との間はそれぞれ連結されており、第2遊星歯車装置42のサンギヤS2はブレーキB1を介して非回転部材であるケース28に連結され、第1遊星歯車装置40のリングギヤR1はブレーキB2を介して非回転部材であるケース28に連結されている。また、第2遊星歯車装置42のキャリアK2と非回転部材であるケース28との間には、一方向クラッチF1が設けられている。そして、第1遊星歯車装置40のキャリアK1に固定された第1カウンタギヤG1は、第3遊星歯車装置46のリングギヤR3に固定された第2カウンタギヤG2と噛み合わされ、主变速部MGとアンダードライブ部U/Dとの間で動力が伝達される。アンダードライブ部U/Dにおいては、第3遊星歯車装置46のキャリアK3とサンギヤS3とがクラッチC3を介して相互に連結され、そのサンギヤS3と非回転部材であるケース28との間には、ブレーキB3と一方向クラッチF2とが並列に設けられている。

【0024】

上記クラッチC0、C1、C2、C3およびブレーキB1、B2、B3は、多板式のクラッチやバンドブレーキなど油圧アクチュエータによって係合制御される油圧式摩擦係合装置で、例えば図2に示すように係合、解放状態が切り換えられることにより、図示しないシフトレバーの操作位置（ポジション）に応じて前進5段、後進1段、ニュートラルが成立させられる。図2の「1st」～「5th」は変速比が異なる複数の前進変速段で、「○」は係合、「×」は解放、「△」は動力伝達に関与しない係合を意味している。なお、図2の「P」は駐車ポジション、「N」はニュートラルポジション、「R」は後進走行ポジション、「D」は自動変速の前進走行ポジションである。

【0025】

一方、図3は、第1遊星歯車装置40のリングギヤR1および第2遊星歯車装置42のキャリアK2をケース28に回転不能に連結するブレーキB2の潤滑構造を説明する図で、中心線と平行な断面図であって中心線よりも上側部分を示したものであり、キャリアK2には、ブレーキB2の内周側の回転部材として機能する円筒形状の回転ドラム50がテーパ部52を介して一体に設けられている。回転ドラム50は、例えばプレスによる曲げ加工或いは絞り加工などによって成

形され、図5に示すように軸心まわりにおいて径寸法が周期的に変化する波形状を成しており、その内周側の凹凸が、リングギヤR1と相対回転不能にスライン嵌合させられるスライン54として用いられる。リングギヤR1の外周面には、スライン54に対応してスライン56（図4参照）が設けられている。上記テーパ部52は、回転ドラム50の一端部から内周側へ延び出す内向きフランジに相当するもので、リングギヤR1は軸方向においてそのテーパ部52に当接させられ、回転ドラム50に装着されたスナップリング58により抜け止めされて、その当接状態に位置決めされている。リングギヤR1は内歯車で、その内周面に多数の噛合歯60が設けられ、第1遊星歯車装置40のピニオンギヤと噛み合わされるようになっている。

【0026】

ブレーキB2は、ケース28の内周側に相対回転不能にスライン嵌合された多数の内向摩擦板62と、その多数の内向摩擦板62の間に交互に介在させられるとともに前記回転ドラム50の外周側に相対回転不能にスライン嵌合された多数の外向摩擦板64とを備えており、ケース28に設けられた油圧シリンダ66によりそれ等の摩擦板62、64が摩擦係合させられることにより、ケース28に対して回転ドラム50、更にはリングギヤR1およびキャリアK2が一体的に連結される。波形状の回転ドラム50の外周側の凹凸は、外向摩擦板64とスライン嵌合されるスライン68として用いられる。ケース28は連結部材に相当し、内向摩擦板62および外向摩擦板64は摩擦部材に相当する。

【0027】

リングギヤR1のテーパ部52に当接する側の一端面には、その法線方向（径方向）に延びる多数の直線状の径方向溝70が放射状に設けられ、内周側の潤滑油が遠心力によりその径方向溝70を流通してスライン54、56の嵌合部へ導かれるようになっている。潤滑油は、例えば前記入力軸22や第1遊星歯車装置40のピニオン軸などから吐出され、リングギヤR1の噛合歯60などを潤滑した後、遠心力により更に外周側へ流動して径方向溝70内へ流入させられる。径方向溝70は遠心油路に相当し、例えばスライン56のスライン歯が存在する部分に設けられる。

【0028】

スプライン54、56の嵌合部には、全周に亘って径方向や周方向に所定の歯面隙間72が存在し、嵌合部へ流入した潤滑油は、その歯面隙間72を通って軸方向（図3の右方向）へ流動するようになっている。回転ドラム50には、波形状のうち外周側へ凸となる部分であってリングギヤR1の外周側に位置する部分に貫通穴74が設けられ、歯面隙間72を通って供給された潤滑油を前記摩擦板62、64が存在する外周側へ流出させる。貫通穴74は、例えば周方向において前記径方向溝70と同じ角度間隔で多数設けられ、リングギヤR1は、径方向溝70が貫通穴74と一致する回転位相で回転ドラム50にスプライン嵌合されるが、径方向溝70および貫通穴74の角度間隔や位相が互いに相違していても良い。歯面隙間72の大きさ、すなわちスプライン54、56の径寸法などや、前記径方向溝70、貫通穴74の数、断面積等は、摩擦板62、64の潤滑に必要な所定量の潤滑油が貫通穴74から流出して摩擦板62、64へ供給されるように定められる。

【0029】

このようなブレーキB2の潤滑構造においては、リングギヤR1の一端面に多数の径方向溝70が設けられ、内周側の潤滑油が遠心力によりその径方向溝70を通ってスプライン54、56の嵌合部へ導かれるとともに、それ等のスプライン54、56の歯面隙間72を通って軸方向へ流動し、回転ドラム50に設けられた多数の貫通穴74から外周側へ流出するため、リングギヤR1に穴を開けることなく回転ドラム50の外周側の摩擦板62、64に対して十分な量の潤滑油を供給することができる。

【0030】

なお、上記実施例ではスプライン54、56の歯面隙間72を通って潤滑油が軸方向へ流動させられるが、図6に示すようにリングギヤR1のスプライン56のうち、径方向溝70と一致する部分のスプライン歯76を切削加工により除去して歯面隙間72を他の部分よりも大きくし、その除去部分を軸方向油路78として用いることもできる。スプライン歯76は完全に切削除去することもできるが、本実施例では軸方向において貫通穴74に達する位置まで部分的に除去し、

貫通穴74よりも先ではスプライン歯76が残されている。

【0031】

この場合には、スプライン54、56の嵌合部へ導かれた潤滑油が軸方向油路78を通って効率良く貫通穴74側へ流動させられるとともに、その軸方向油路78は貫通穴74に達する位置まで設けられ、その貫通穴74よりも先ではスプライン歯76が残されているため、貫通穴74部分で潤滑油が行き止まりになり、その貫通穴74から潤滑油が効率良く流出させられて摩擦板62、64へ供給される。

【0032】

また、スプライン歯76の一部が残されているため、軸方向の全域に亘って除去する場合に比較して、トルク伝達時のスプライン54、56の面圧増加が抑制されるとともに、切削除去のための後加工に要するコストが低減される。

【0033】

図7の実施例は、リングギヤR1の一端面すなわち前記テーパ部52に対向する側の端面に、周方向に離間して複数の突起80を設け、テーパ部52との間に所定の隙間82が残る状態でそのテーパ部52に一体的に溶接固定した場合である。この場合は、隙間82が遠心油路として用いられ、前記第1実施例と同様の作用効果が得られる。なお、リングギヤR1を位置決めする前記スナップリング58は不要になる。

【0034】

以上、本発明の実施例を図面に基づいて詳細に説明したが、これ等はあくまでも一実施形態であり、本発明は当業者の知識に基づいて種々の変更、改良をえた態様で実施することができる。

【図面の簡単な説明】

【図1】

本発明が適用された車両用駆動装置の構成を説明する骨子図である。

【図2】

図1の自動变速機の各变速段を成立させるためのクラッチおよびブレーキの係合、解放状態を説明する図である。

【図3】

図1の自動変速機におけるブレーキB2の潤滑構造を具体的に示す断面図である。

【図4】

図3のリングギヤR1の一端面に設けられた径方向溝を説明する図である。

【図5】

図3の回転ドラムの周方向の断面形状を示す図である。

【図6】

図3の潤滑構造の別の例を説明する図で、リングギヤR1と回転ドラムとのスプライン嵌合部の断面図である。

【図7】

図3の潤滑構造の更に別の例を説明する図で、リングギヤR1と回転ドラムとのスプライン嵌合部の断面図である。

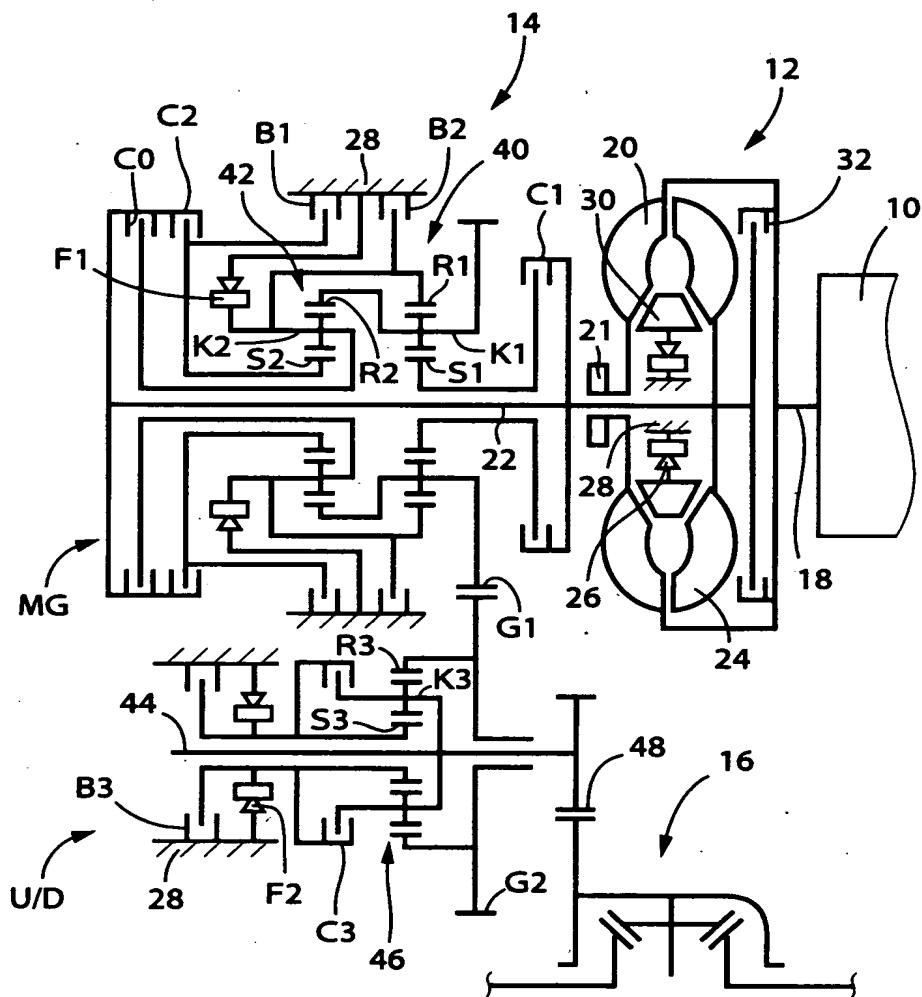
【符号の説明】

28 : ケース (連結部材) 50 : 回転ドラム 52 : テーパ部 (内向フランジ)
54、56 : スプライン 62、64 : 摩擦板 (摩擦材) 70 : 径方向溝 (遠心油路)
72 : 齒面隙間 74 : 貫通穴 76 : スプライン歯 78 : 軸方向油路 82 : 隙間 (遠心油路)
B2 : ブレーキ (摩擦係合装置) R1 : リングギヤ

【書類名】

四面

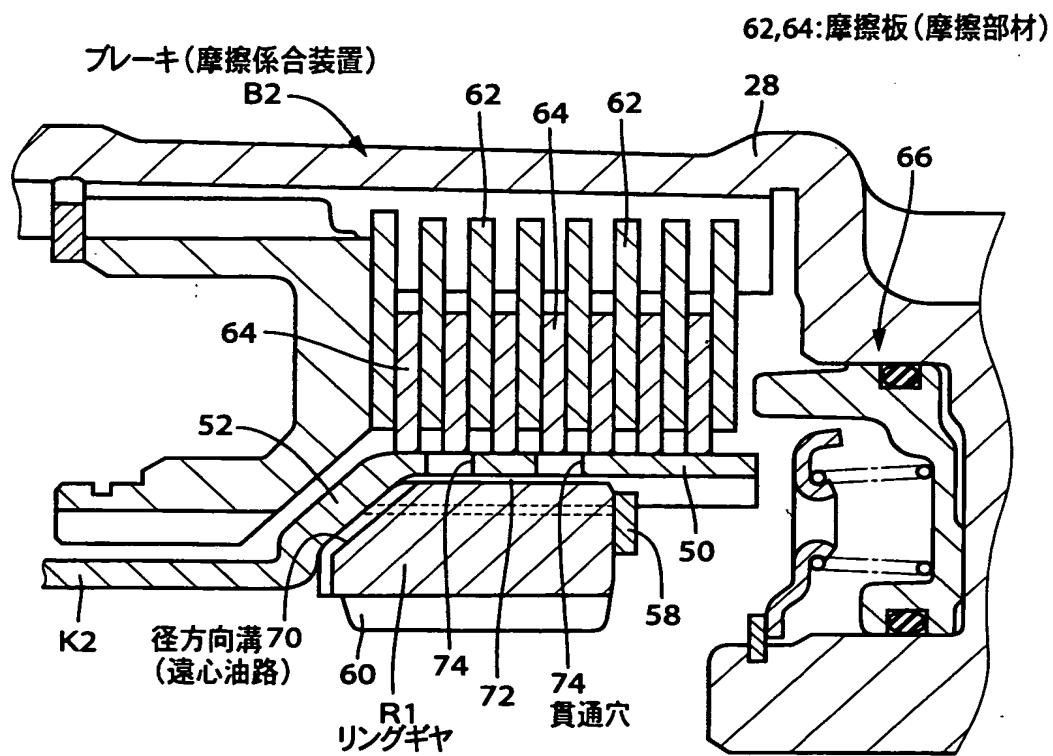
【図1】



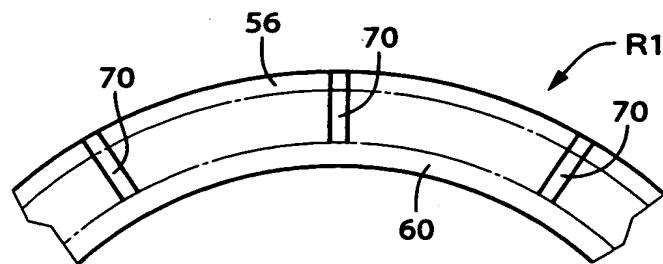
【図2】

ポジション	クラッチ&ブレーキ								O.W.C.	
	C1	C0	C2	B1	B2	C3	B3	F1	F2	
N,P	×	×	×	×	×	×	○	×	×	
R	×	×	○	×	○	×	○	×	×	
D	1st	○	×	×	×	×	○	○	△	
	2nd	○	×	×	○	×	○	×	△	
	3rd	○	○	×	×	×	○	×	△	
	4th	×	○	×	○	×	○	×	△	
	5th	×	○	×	○	×	○	×	×	
	1stエンジンブレーキ	○	×	×	×	○	×	○	△	

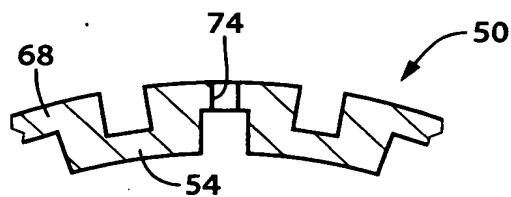
【図3】



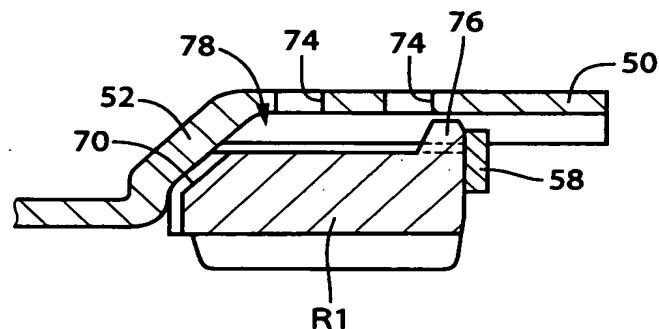
【図4】



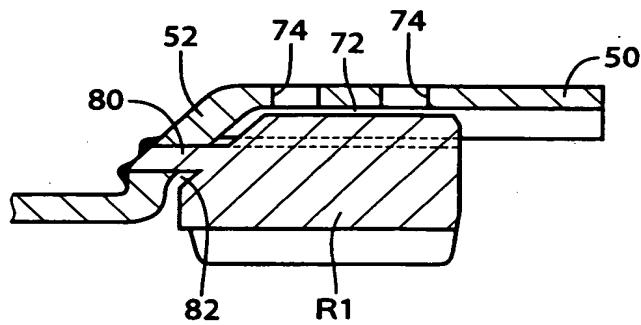
【図5】



【図6】



【図7】



【書類名】 要約書

【要約】

【課題】 摩擦係合装置の内側の回転ドラムの内周側にリングギヤが設けられる場合でも、そのリングギヤに穴を開けることなく回転ドラムの外周側の摩擦板に対して十分な量の潤滑油を供給できるようにする。

【解決手段】 リングギヤR1の一端面には多数の径方向溝70が設けられ、内周側の潤滑油が遠心力によりその径方向溝70を通って回転ドラム50とリングギヤR1とのスライス嵌合部へ導かれるとともに、スライス嵌合部の歯面隙間72を通って軸方向へ流動し、回転ドラム50に設けられた多数の貫通穴74から外周側へ流出してブレーキB2の摩擦板62、64が潤滑される。

【選択図】 図3

認定・付加情報

特許出願の番号	特願2003-037378
受付番号	50300242071
書類名	特許願
担当官	第三担当上席 0092
作成日	平成15年 2月17日

＜認定情報・付加情報＞

【提出日】 平成15年 2月14日

次頁無

出願人履歴情報

識別番号 [000003207]

1. 変更年月日 1990年 8月27日

[変更理由] 新規登録

住 所 愛知県豊田市トヨタ町1番地
氏 名 トヨタ自動車株式会社